V

Moçambique

1. Moçambique, como Angola, é uma província onde o povoamento deve constituir uma das principais preocupações. Na verdade, havendo largas possibilidades de estabelecer famílias de colonos de origem euro-

peia não só nas regiões de clima temperado como ainda em todas as outras, desde que nelas sejam conseguidas as condições de salubridade indispensáveis, pela higiene e saneamento e o combate às endemias, não deveremos deixar de por todos os meios promover o intenso povoamento de Moçambique, tendo em vista os três principais objectivos que o determinam: mais vasta e profunda ocupação dos territórios, colocação dos excessos demográficos metropolitanos e melhor aproveitamento das riquezas naturais.

2. Muito já se tem feito para que se possa considerar demonstrada a possibilidade de adaptação do homem europeu à terra, nomeadamente quando ele possui as extraordinárias qualidades do Português, resistente às mais duras condições de vida, estóico, sóbrio e tenaz. Numerosos rurais nossos vivem e trabalham por toda a província, em zonas climatéricas diversas, desde os vales dos rios às zonas planálticas, plantando fruteiras, semeando cereais, cultivando o chá, lavrando minas, exercendo a sua actividade em todos os ramos da agricultura, da indústria e do comércio e em todas as profissões. Todas as actividades do Governo, a que se juntam as dos particulares, hão-de ter concorrido, directa ou indirectamente, para a criação de novas possibilidades capazes de absorver o trabalho de mais indivíduos, para o aumento da população portuguesa de Moçambique.

E antes de mais nada todas elas serviram, como é evidente e justo, para melhorar as condições de vida dos portugueses da província, civilizados e indígenas, a quem, em primeiro lugar, aproveitam todos os progressos que se realizam.

3. Mas é preciso ir mais longe e mais depressa, embora esta necessidade e esta urgência não possam justificar precipitações ou aventuras. Precisamos de sòlidamente lançar as bases dos empreendimentos e de levá-los a cabo com firmeza e segurança. Não devemos submeter ao risco de falência obras em que o Estado intervém, nem à ameaça da miséria vidas que a ele se confiaram.

Eis porque as obras neste plano indicadas — e que todas levam, em maior ou menor grau, aos objectivos expostos — se apresentam claras e de linhas simples e sólidas.

4. Primeiramente, haveremos de considerar as obras de rega do vale do Limpopo, inteira e exclusivamente destinadas ao povoamento. Depois, o aproveitamento hidroeléctrico de Movene, com o primeiro

objectivo de fornecer energia eléctrica e água abundante à progressiva cidade de Lourenço Marques, mas que não poderá dispensar, para maior rendimento, a rega de terrenos no vale do Incomati, trabalhos estes que apenas por motivos financeiros se julgou preferível deixar para outra fase.

5. Além dos aspectos da rega e da energia eléctrica, ambos ligados à criação de riqueza e ao povoamento, o plano considera ainda outra grande rubrica — a dos transportes. E aqui ver-se-á também quanto estes interessam ao aumento e fixação de colonos, pelas novas condições de salubridade e vida que dão a todos os territórios atravessados por linhas férreas e ainda, e sobretudo, permitindo o aproveitamento de regiões saudáveis e férteis, que, como a Marávia, a Macanga e a Angónia, aguardam apenas as vias de comunicação para poderem ser convenientemente valorizadas e povoadas.

6. Mas os transportes representam mais alguma coisa na vida de Moçambique. Situada na zona litoral entre territórios estrangeiros e o mar, Moçambique precisa de, ao mesmo tempo que desenvolve a sua economia levando fáceis comunicações ao interior das terras, permitir o trânsito de todos os produtos, de importação e exportação, para os territórios vizinhos, construindo e apetrechando portos, rasgando caminhos de ferro e estradas. Não se tem furtado o Governo a despesas, nem tem faltado capacidade de organização aos nossos técnicos para manter em honrosa eficiência serviços que, como o dos caminhos de ferro e porto de Lourenço Marques e dos caminhos de ferro e porto da Beira, têm merecido, e sem favor, os maiores, mais gerais e mais autorizados louvores.

7. Estas pequenas notas chegariam para a compreensão do plano. No entanto, alguns esclarecimentos mais se julga conveniente oferecer.

8. A obra de rega do vale do Limpopo está estudada e com os seus projectos elaborados. O seu início já foi, embora indirectamente, determinado, com a construção da ponte-açude do Limpopo, que servirá a ligação ferroviária de Lourenço Marques à Rodésia do Sul. No período de seis anos que este plano abrange julgou-se possível aproveitar 9:000 hectares de terrenos — a terça parte do total — instalando neles os respectivos colonos, cerca de 3:000 famílias, dando a cada uma cerca de 3 hectares de regadio, transportando-os da metrópole para os locais,

onde encontrariam terrenos preparados, casas modestas e higiénicas em povoados salubres e a assistência técnica e financeira indispensável.

Haveria portanto que, para a rega, preparar ou construir o açude, tomada de água, galeria de derivação, sistema de canais, sistema de enxugo, defesa contra as cheias, adaptação dos terrenos ao regadio e casas de cantoneiros; e, para o povoamento, construir 3:000 moradias em cinco aldeamentos, preparar 9:000 hectares de terreno, pagar 9:000 passagens da metrópole e garantir assistência técnica e crédito agrícola.

9. O aproveitamento de Movene foi considerado em duas fases. A primeira abrange a construção do canal de Ressano Garcia a Movene, a da barragem e da central eléctrica e o transporte de energia e água para Lourenço Marques. Ficarão prontos a ser utilizados em Lourenço Marques 72 milhões de kWh e 86:000 metros cúbicos diários de água.

A 2.ª fase consistirá em transportar a água para regar 30:000 hectares de terras nas margens do Incomati e entregá-las prontas para a cultura e povoamento.

10. O plano inscreve dotação bastante para financiar os acabamentos nas obras da barragem do Revué — de cujo aproveitamento é concessionária a Sociedade Hidroeléctrica do Revué — e o transporte da energia eléctrica para a cidade da Beira. Serão cerca de 180 quilómetros de linha.

11. Como se encara o aproveitamento conjunto, pelos países ribeirinhos, do enorme reservatório de energia constituído pelo lago Niassa, o Governo prepara-se para participar desde já nos estudos que decorrem, por acordo com o Governo Britânico.

12. Também se julgou digna de figurar neste plano a prospecção geológico-mineira que, com o auxílio da Agência de Segurança Mútua (M. S. A.), e dentro das mais modernas e completas técnicas, vai ser efectuada, cobrindo em Moçambique uma área que excede todo o distrito de Tete, superior a 80:000 quilómetros quadrados. É o maior empreendimento no género até hoje tentado no ultramar.

13. Na construção do caminho de ferro do Limpopo entender-se-á que se trata da parte da linha desde a margem esquerda deste rio até à fronteira da Rodésia, visto que estão em vias de ser concluídos os 23 quilómetros que separavam Guijá do local da ponte-açude. A ponte provi-

sória, que será substituída pela ponte-açude, está também sendo construída. O apetrechamento total foi previsto pelo plano.

São 297 quilómetros de linha a construir em território nacional, com os estudos feitos, devendo o Governo da Rodésia proceder à respectiva ligação desde a fronteira até à rede geral, em Bannockburn.

O interesse deste caminho de ferro não precisa de encarecimento. Ele porá a Rodésia do Sul em contacto directo com o magnífico porto de Lourenço Marques, por caminhos curtos e económicos, ao mesmo tempo que se aliviarão o porto da Beira e as dificuldades de tráfego nas linhas férreas que a ele conduzem.

14. Como esta linha irá, segundo as disposições actuais, entroncar na linha de Lourenço Marques ao Transval, é de contar que, em futuro não muito distante, se dê o congestionamento do troço comum da Moamba a Lourenço Marques. Por isso se previu já a existência de um traçado inteiramente independente, para o que basta prolongar a actual linha do caminho de ferro que vai de Lourenço Marques a Vila Luísa até Magude, servindo a rica e fértil região da Manhiça. Por esta razão se considerou no plano a construção do primeiro troço, de Vila Luísa à Manhiça (cerca de 45 quilómetros), de resto perfeitamente justificável independentemente da sua ligação futura e integração no caminho de ferro do Limpopo. Os projectos estão prontos.

15. Outro caminho de ferro que se prolonga é o de Tete. Desde tempos remotos se considerou do maior interesse nacional abrir ao povoamento as regiões planálticas e de mais fácil colonização, como as do Barué, da Angónia, da Macanga e da Marávia e outras do distrito de Tete. O traçado que, por motivos de vária natureza, acabou por ter o caminho de ferro de Tete levou-o às minas de Moatize, sem dúvida de grande interesse, mas não serviu qualquer região própria para colonização. Impõe-se agora continuá-lo e, numa primeira fase, destina-se-lhe o Furancungo como meta. Os estudos estão pronto e sobre o seu traçado não há dúvidas ou hesitações.

16. E, finalmente, a continuação do caminho de ferro de Moçambique é apenas o seguimento do que se tem vindo a fazer. Embora o destino final deste caminho de ferro não esteja bem definido — pois dependerá de muitos factores, inclusivamente do projectado aproveitamento do lago Niassa —, há uma parte que não está sujeita a controvérsias e por isso se inscreve neste plano: a construção de mais 184 quilómetros de linha,

de Nova Freixo (Cuamba) a Catur. Em qualquer hipótese, e para qualquer directiva futura, a linha terá de passar por Catur. Os projectos para a construção deste troço estão feitos.

17. Motivos de natureza financeira levaram a não se considerar imediatamente a construção de um caminho de ferro que parece recomendar-se econòmicamente: o que partiria de Navacala, na linha de Moçambique, para os vales do Lugenda e do Rovuma, e serviria as ricas regiões agrícolas de Montepuez. Entretanto, nada se perde em estudar cuidadosamente, para orientação do próximo futuro, as soluções mais aconselháveis, tendo em vista vários factores, entre os quais o desenvolvimento das zonas a atravessar e a utilização económica dos portos.

18. Neste aspecto, haveria que pensar até que medida se deveria encarar o apetrechamento de Porto Amélia, situado em relativa proximidade do esplêndido porto de Nacala, que possui condições excepcionais que o recomendam, merecendo que todos os esforços sejam concentrados para o engrandecer. Por isso no plano se fez uma inscrição bastante para a realização de uma 1.ª fase de obras portuárias neste último porto.

O seu futuro, como término do caminho de ferro de Moçambique e o mais natural e fácil desaguadouro dos territórios vizinhos do lago Niassa, aconselha desde já o seu apetrechamento.

19. A rubrica destinada ao aeroporto de Lourenço Marques justifica-se pela necessidade de dar conclusão às obras de prolongamento das pistas e completar o apetrechamento de que tanto necessita para que seja um verdadeiro aeroporto internacional, como é indispensável e urgente.

Dos outros aeroportos considerou-se a execução de obras e o apetrechamento limitado dos que servem as mais importantes cidades da província.

20. Pelo que diz respeito a comunicações e transportes, o plano apresenta-se, como se vê, com evidente simplicidade. As obras consideradas são de interesse primacial. Isto não quer dizer que se não executem outros trabalhos, não ùnicamente nas várias modalidades de comunicações aqui não mencionadas, mas porventura até naquelas que figuram no plano. Como se disse, os orçamentos ordinários e as tabelas de despesa extraordinária continuarão a prover a todos os serviços como até aqui.

21. Finalmente, entendeu-se que a província de Moçambique deve-

ria também participar na constituição do Banco de Fomento do Ultramar.

22. Mais uma vez se afirma que a vida de progresso não se confinou a este plano. Haverá lugar, pelas dotações orçamentais, ordinárias e extraordinárias, para a construção de estradas e pontes, para moradias, para enxugo dos «machongos», para fomento de vária natureza, para investigação científica, para edifícios, para hospitais e saneamento, para material de transportes e para a diversidade dos aspectos em que se apresenta a vida da província.

23. O plano de fomento de Moçambique será, portanto, constituído da maneira seguinte:

		Contos
A) Aproveitamento de recursos e povoamento:		
1) Rega e enxugo de terrenos no vale do Limpopo	464:000	
2) Expropriação e preparação de terrenos no vale do Limpopo, instalação e transporte de colonos e assistência técnica e financeira	220:000	
3) Primeira parte do aproveitamento hidroeléctrico de Movene	470:000	
4) Transporte de energia eléctrica do Revué para a Beira	60:000	
5) Participação nos estudos sobre o aproveitamento do lago Niassa ...	10:000	
6) Prospecção geológico-mineira	32:000	
		1.256:000
B) Comunicações e transportes:		
1) Construção e apetrechamento do caminho de ferro do Limpopo	572:000	
2) Continuação do caminho de ferro de Vila Luísa até à Manhiça	50:000	
3) Continuação do caminho de ferro de Tete até ao Furancungo	127:000	
A transportar	749:000	1.256:000

		Contos
Transporte	749:000	1.256:000
4) Continuação do caminho de ferro de Moçambique de Nova Freixo a Catur	222:000	
5) Porto de Nacala	50:000	
6) Aeroporto de Lourenço Marques ...	25:000	
7) Outros aeródromos	20:000	
		1.066:000
C) Participação no capital do Banco de Fomento do Ultramar		20:000
Total da despesa		2.342:000